VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 129)
z dnia 12 października 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 129)

12 października 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, oraz **Sylwestra Chruszcza (Kukiz15)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury i budownictwa na temat problemów wynikających z realizacji przewozów kolejowych na granicach województw oraz sposobu ich finansowania,

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli zarządzania regionalnym pasażerskim transportem kolejowym.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Kamil Wilde** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli wraz ze współpracownikami, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, **Agnieszka Zakęś** dyrektor Departamentu Infrastruktury w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Sapoń** dyrektor Departamentu Transportu i Komunikacji w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Małopolskiego, **Jacek Patoka** zastępca dyrektora Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego wraz ze współpracownikami, **Jerzy Kriger** dyrektor Departamentu Transportu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego, **Anna Grzela** zastępca dyrektora Wojewódzkiego Zarządu Transportu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Świętokrzyskiego, **Daniel Paszun** kierownik w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Zachodniopomorskiego, **Jan Ziniewicz** główny specjalista w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Podlaskiego, **Janusz Malinowski** prezes Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, **Ryszard Rębilas** wiceprezes Kolei Małopolskich, **Wojciech Dinges** prezes zarządu Kolei Śląskich wraz ze współpracownikami, **Bartłomiej Buczek** członek zarządu PKP SKM w Trójmieście, **Artur Resmer** członek zarządu PKP Intercity wraz ze współpracownikami, **Anna Lenarczyk** członek zarządu Przewozów Regionalnych wraz ze współpracownikami, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji Pro Kolej, **Paweł Buczak** naczelnik Wydziału Bezpieczeństwa i Kontroli w Kolejach Dolnośląskich, **Krzysztof Kulesza** główny specjalista w Warszawskiej Kolei Dojazdowej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry. Rozpoczynamy posiedzenie Komisji Infrastruktury. W porządku dziennym mamy rozpatrzenie dwóch punktów: informację ministra infrastruktury i budownictwa na temat problemów wynikających z realizacji przewozów kolejowych na granicach województw oraz sposobu ich finansowania, a także: rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli zarządzania regionalnym, pasażerskim transportem kolejowym. Czy do porządku obrad są uwagi? Nie ma. Dziękuję. Za chwilę przyjdzie do nas pan minister Andrzej Bittel, ponieważ uczestniczy w obradach innej komisji i odpowiada na bieżące pytania dotyczące infrastruktury kolejowej. Zatem witam pana ministra oraz pana Tomasza Emiljana. Na sali obecni są przedstawiciele województw. Czy możemy przejść do porządku obrad? Nie ma innych uwag. Wobec powyższego przystępujemy do realizacji porządku obrad. Bardzo proszę, panie dyrektorze, o zabranie głosu.

Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Tomasz Buczyński:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, w punkcie: informacja ministra infrastruktury i budownictwa na temat problemów wynikających z realizacji przewozów kolejowych na granicach województw oraz sposobu ich finansowania chcemy przedstawić następujące informacje. Minister infrastruktury i budownictwa podjął inicjatywę legislacyjną w zakresie zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w której zostały częściowo poruszone zagadnienia dotyczące połączeń na styku województw. Nowelizacja dotyczy głównie dostosowania prawa polskiego do tzw. czwartego pakietu kolejowego. W trakcie uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych pojawiły się uwagi dotyczące części związanej z połączeniami na stykach, bo nasza propozycja szła w kierunku uzależnienia alokowanych środków publicznych, głównie na modernizację taboru, także od zapewnienia połączeń na stykach. To jest problem istotny społecznie. Występuje chociażby w relacjach Bydgoszcz–Chojnice, Bydgoszcz–Kościerzyna lub Nysa–Kamieniec Ząbkowicki, Kutno–Toruń. Natomiast, zauważamy także inne połączenia, w których problemy może nie są głośno podnoszone, ale z naszego poziomu są zauważalne.

W związku z dyskusją, która się przetoczyła, i faktem, że województwa w swoich wieloletnich prognozach finansowych alokowały zaniżone usztywnionymi wydatkami środki w funduszu kolejowym, stwierdziliśmy, że wyłączymy tę część, aby nie blokować wdrożenia zmian dotyczących czwartego pakietu kolejowego. Wstępnie przyjęliśmy kierunek, że całość zagadnień związanych z połączeniami na stykach, jak również kwestia zmiany definicji Przewozów Regionalnych w zakresie województwa będą włączone do oddzielnego aktu projektowanej nowelizacji ustawy, żeby w pełni przedyskutować temat. Wszystkie podmioty uczestniczące w organizacji przewozów będą mogły należycie się wypowiedzieć w tej sprawie i na etapie prac rządowych poczynić określone uzgodnienia, które rozwiązałyby całkowicie problem w przyszłości, zarówno jeśli chodzi o kwestię definicji, jak i alokowania środków, a także zapewnienia połączeń na stykach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Proszę państwa, proponuję, żeby dwa punkty potraktować łącznie (w międzyczasie przyjdzie pan minister), a następnie przeprowadzimy wspólną debatę. Czy ktoś jest przeciwny? Nie słyszę.

Bardzo proszę pana dyrektora Emiljana o zabranie głosu.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli Tomasz Emiljan:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, szanowni państwo. Chcę dzisiaj przedstawić wyniki kontroli zarządzania regionalnym pasażerskim transportem kolejowym. Celem kontroli było dokonanie oceny prawidłowości i skuteczności organizowania regionalnych, pasażerskich przewozów kolejowych na liniach regularnych. Ocenie poddano działania samorządów w zakresie planowania zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, organizowania regionalnych, pasażerskich przewozów kolejowych oraz zarządzanie tym transportem. Kontrola została przeprowadzona z własnej inicjatywy Najwyższej Izby Kontroli, zgodnie z sugestią Komisji Infrastruktury Sejmu RP. Kontrolę przeprowadzono w okresie od września 2016 r. do lutego 2017 r. w sześciu urzędach marszałkowskich. Kontrolą objęliśmy lata: 2014 – trzy kwartały 2016 r., przy czym badania dotyczyły również spraw pochodzących z okresu wcześniejszego, ale mających związek z wynikami kontroli.

Według danych opublikowanych przez Urząd Transportu Kolejowego, w 2016 r. przewozy pasażerskie realizowało 14 licencjonowanych przewoźników, którzy świadczyli usługi na zlecenie marszałków województw i ministra właściwego do spraw transportu. Od 2014 r. odnotowuje się wzrost zainteresowania różnymi przewozami kolejowymi. Najwyższy udział w rynku, według liczby przewiezionych pasażerów, w 2016 r. miała spółka Przewozy Regionalne, następnie Koleje Mazowieckie, trójmiejska Szybka Kolej Miejska i PKP Intercity.

Kolejowy transport pasażerski w Polsce realizowany na zlecenie samorządów województw wykonywany jest głównie przez spółkę Przewozy Regionalne. Jednak stale rośnie rola i udział w rynku przewozów realizowanych przez regionalne spółki kolejowe

powoływane przez poszczególnych marszałków. Kontrola NIK dotyczyła prawidłowości i skuteczności funkcjonowania regionalnego publicznego kolejowego transportu zbiorowego na terenie sześciu województw: dolnośląskiego, lubelskiego, małopolskiego, mazowieckiego, śląskiego oraz wielkopolskiego. W trakcie kontroli sprawdziliśmy rzetelność i legalność wykonywania przez poszczególne samorządy wojewódzkie nałożonych na nie zadań, zarówno w zakresie rozpoznawania potrzeb przewozowych, ustalania sieci komunikacyjnej oraz zapewnienia odpowiednich warunków do funkcjonowania publicznego zbiorowego transportu kolejowego. Oceniliśmy pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność skontrolowanych samorządów województw w zakresie prawidłowości i skuteczności organizacji regionalnych pasażerskich przewozów kolejowych na liniach regularnych. Stwierdzone istotne nieprawidłowości miały wyłącznie charakter jednostkowy, a co najistotniejsze, w okresie objętym kontrolą wzrosła liczba przewiezionych pasażerów oraz satysfakcja z jakości usług publicznego transportu kolejowego, którego organizatorem były kontrolowane samorządy.

Wyniki naszej kontroli pozwoliły na pozytywną ocenę dotyczącą przede wszystkim: poprzedzania opracowania i uchwalania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przeprowadzaniem badań potrzeb przewozowych w publicznym transporcie, zawarcia w uchwalonych planach transportowych wszystkich elementów wymaganych przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w tym m. in. zapewnienia finansowania usług przewozowych, preferencji dotyczących środków transportu, określenia standardu świadczonych usług, zawierania umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w trybach i na warunkach ustalonych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym oraz ujmowania w nich ustaleń wymaganych przepisami ustawy, w tym określających sposób obliczania rekompensat, zapewnienia realizacji przewozów elektrycznymi zespołami trakcyjnymi przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, wypłacania rekompensat w wysokościach nieprzekraczających kwot odpowiadających wynikom finansowym netto wykazanych przez poszczególnych operatorów, które były obliczane zgodnie z zasadami ustalonymi w Unii Europejskiej.

Do najważniejszych nieprawidłowości stwierdzonych w działaniach skontrolowanych samorządów zaliczyliśmy przede wszystkim nierzetelny nadzór sprawowany nad przewoźnikami w zakresie wykonywania przez nich przewozów kolejowych na liniach regularnych. Działania w tym zakresie były ograniczone do przeprowadzania kontroli dotyczących zapewnienia przez przewoźników komfortu podróży i ewentualnie punktualności. Natomiast żaden z samorządów nie prowadził kontroli w zakresie wywiązywania się przez operatorów z zobowiązań umownych dotyczących zapewnienia podróżnemu odpowiednich warunków bezpieczeństwa. Samorządy nie zapewniały kontroli terminowości wykonania przeglądów przewidzianych w harmonogramach, a także dokumentacji utrzymania taboru oraz kontroli i aktualności świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych. Spełnianie powyższych warunków umownych nie było w jakikolwiek sposób weryfikowane, tymczasem kontrole Urzędu Transportu Kolejowego ujawniły przypadki niewłaściwego stanu technicznego taboru, o czym nie wiedzieli marszałkowie.

Nie kontrolowano także terminowości wywiązywania się przez operatora z rozpatrywania skarg i reklamacji pasażerów, zauważono również niewywiązywanie się w pełni z obowiązku zapewnienia odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych i dworców, niezapewnienie funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego oraz nierzetelne i nieterminowe wywiązywanie się z obowiązków informacyjnych w zakresie publicznego zbiorowego transportu wobec ministra. Przyczynami występowania nieprawidłowości było nieprzykładanie przez samorządy województw należytej wagi do pełnienia funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz błędy organizacyjne, m.in. nieuwzględnianie w zakresach czynności pracowników urzędów marszałkowskich zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz brak procedur w tym zakresie. Natomiast odnotowaliśmy samorządy, które rzetelnie podchodziły do obowiązków. Jednym z przykładów, który stwierdziliśmy i ukazaliśmy w informacji, był samorząd województwa małopolskiego. W 2015 r. uruchomił

system pod nazwą Małopolska Karta Aglomeracyjna. Karta jest zintegrowanym biletem dającym możliwość korzystania z różnych środków transportu i parkingów w wielu miejscach Małopolski, a docelowo będzie możliwość korzystania z innych usług, np. zakupu biletu wstępu do muzeów. Karta umożliwia w dniu dzisiejszym zakup biletów zintegrowanych, np. na linie Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej oraz system komunikacji miejskiej w Krakowie i Tarnowie. Przy zakupie zintegrowanych biletów uwzględniana jest zniżka przypisana dla danego typu biletu. Ponadto Małopolska Karta Aglomeracyjna funkcjonuje jako zbliżeniowa i jest dostępna również w aplikacji mobilnej.

W wyniku kontroli skierowaliśmy w sumie 28 wniosków pokontrolnych. Przytoczone zostały w informacji, natomiast pozwolę sobie powiedzieć o wnioskach systemowych, które zostały skierowane do prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Chodzi o spowodowanie, aby dyrektorzy oddziałów terenowych UTK na bieżąco informowali właściwego marszałka o stwierdzonych w wyniku kontroli operatora nieprawidłowościach w zakresie stanu technicznego taboru kolejowego używanego do świadczenia usług publicznych transportu zbiorowego. Kolejny wniosek był skierowany do ministra infrastruktury i budownictwa o egzekwowanie od marszałków województw rzetelnego wypełniania obowiązków sprawozdawczych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

To były wyniki naszego badania. Jeżeli pojawią się pytania, jesteśmy do dyspozycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (Kukiz15):

Dziękuję za ciekawy wstęp. Otwieram dyskusję. Liczę na głosy samorządowców. Ciekaw jestem, jak odniosą się do tych wniosków. Zapraszam, proszę się przedstawić.

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Kamil Wilde:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, Kamil Wilde, wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego. Jeżeli chodzi o wnioski skierowane przez Najwyższą Izbę Kontroli do prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, chcę przedstawić następujące informacje. Łącznie wobec podmiotów: SKM trójmiejska, Arriva, Koleje Wielkopolskie, Koleje Mazowieckie, SKM, Warszawska Kolej Dojazdowa, Łódzka Kolej Aglomeracyjna, Koleje Śląskie, Koleje Dolnośląskie, Koleje Małopolskie oraz Przewozy Regionalne prezes UTK w okresie od stycznia 2016 r. do października 2017 r. przeprowadził 422 kontrole oraz 649 czynności sprawdzających. W toku działań stwierdzono 764 nieprawidłowości oraz wydano 56 decyzji administracyjnych w tym zakresie. Główne nieprawidłowości, jakie zostały stwierdzone przez naszych kontrolerów, to: w zakresie dokumentacji, m.in. niewłaściwe wypełnianie karty próby hamulca, brak skutecznego nadzoru nad dokumentacją, nieprawidłowy rejestr pojazdów kolejowych, brak aktualizacji w dokumentacji, sporządzanie dokumentacji niezgodnie z obowiązującymi przepisami; nieprawidłowości w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych, m.in. niesprawne ogrzewanie, klimatyzacja, drzwi boczne międzywagonowe, niezgodne z wymaganiami oznakowanie pojazdów; nieprawidłowości w zakresie przestrzegania praw pasażerów i przygotowania procesu przewozowego, m.in. niesprawny system informacji pasażerskich w pojeździe lub niezapewnienie odpowiednich warunków sanitarnych. To były główne zarzuty, które stwierdzili kontrolerzy UTK.

Odniosę się do zalecanej procedury, czyli wniosku NIK skierowanego do prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o spowodowanie, aby dyrektorzy oddziałów terenowych UTK na bieżąco informowali właściwego marszałka o stwierdzonych w wyniku kontroli operatora nieprawidłowościach w zakresie stanu technicznego taboru używanego do świadczenia usług PSC. Chcę powiedzieć, że taka procedura została już zainicjowana i nazywa się: „Procedura przekazywania informacji do urzędów marszałkowskich”. Nie dotyczy to dyrektorów oddziałów terenowych. Dyrektor nie będzie wysyłał powiadomienia do marszałka. Organem reprezentującym urząd jest prezes i to on będzie przesyłał informacje do marszałków poszczególnych województw.

Jeżeli chodzi o punkt pierwszy, czyli problemy wynikające z realizacji przewozów kolejowych na granicach województw, prezes UTK opiniuje plany transportowe na poziomie regionalnym, ale wszyscy państwo wiedzą, że opinia nie ma charakteru wiążącego. To nie jest uzgodnienie, ale opinia. Wskazujemy nieprawidłowości. Czasami urzędy mar-

szałkowskie przyjmują, czasami nie. Bardzo serdecznie prosimy i liczymy, że nastąpi zmiana regulacji i wzmocnienie działań i roli prezesa UTK. Oczywiście prowadzimy również działania miękkie, spotykamy się z przedstawicielami urzędów marszałkowskich i wskazujemy niektóre nieprawidłowości. W dniu 18 lipca w siedzibie UTK odbyło się spotkanie z przedstawicielami urzędów marszałkowskich, przewoźników, producentów taboru, łącznie z instytutami badawczymi. Przedstawiciele Urzędu Transportu Kolejowego byli obecni w ramach zespołu do spraw monitorowania poziomu bezpieczeństwa. Prezes UTK faktycznie wskazał na potrzebę standaryzacji budowy i modernizacji taboru, lepszej współpracy pomiędzy właścicielem pojazdu a przewoźnikiem oraz wymianę informacji o zawodności poszczególnych elementów pojazdu. W czasie spotkania prezes UTK zwrócił również uwagę na różnice w planie utrzymania, które powodują niczym nieuzasadnione trudności w zapewnieniu dostępności taboru do realizacji poszczególnych przewozów. Działania są podejmowane, procedura została stworzona i obowiązuje.

Myślę, że to wszystko, jeśli chodzi o krótką informację. Jeżeli mają państwo szczegółowe pytania, jesteśmy do dyspozycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (Kukiz15):

Dziękuję. Zanim oddam głos panu ministrowi, czy ktoś chce jeszcze się wypowiedzieć? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, przedmówca stwierdził, że prezes UTK opiniuje do urzędów marszałkowskich przewozy na styku województw. Na tym kończy się jego rola, gdyż nie jest władny w podejmowaniu decyzji. W Chojnicach, których jestem mieszkańcem, zorganizowałem debatę kolejową poświęconą między innymi temu problemowi, na której byli przedstawiciele ministerstwa, Urzędu Transportu Kolejowego, PKP PLK, a także pod koniec maja odbyła się Komisja sejmowa w Chojnicach i Starogardzie. Rozmawialiśmy o tych kwestiach. Problemy występowały, występują i oby jak najkrócej występowały. Podam trzy przykłady: województwo pomorskie i zachodniopomorskie, Gdynia–Chojnice–Szczecinek – trzy pary połączeń pociągów (obydwa powiaty liczą ponad 100 tys. mieszkańców), linia kolejowa Chojnice–Tuchola w województwach kujawsko-pomorskim i pomorskim – z Tucholi do Bydgoszczy jest 12 par połączeń, a sześć z Chojnic do Tucholi, linia kolejowa Chojnice–Nakło w województwach pomorskim i kujawsko-pomorskim została zlikwidowana. Jest wiele podobnych przykładów. Kwestia jest następująca: jak sprawić, aby daleko idące porozumienie pomiędzy marszałkami zniwelowało problemy, o których rozmawiamy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (Kukiz15):

Dziękuję za to stanowisko. Bardzo proszę się przedstawić.

Dyrektor Departamentu Transportu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego Jerzy Kriger:

Jerzy Kriger, województwo wielkopolskie. Do zabrania głosu zmobilizował mnie głos przedmówcy, dlatego że chcę państwu przypomnieć – w 2008 r. podpisano porozumienie rządowo-samorządowe o restrukturyzacji rynku przewozów regionalnych. Podpisano odpowiednie umowy i porozumienia, wydano ustawę, w której precyzyjnie zapisano, co do kogo należy. Przewozy wojewódzkie, jeżdżące do najbliższej stacji węzłowej poza województwem, gdzie mogą nawrócić lub przesiąść się, należą do marszałka województwa. Przewozy międzywojewódzkie, jeżdżące poza województwo, należą do ministra infrastruktury i budownictwa. I stało się coś niedobrego. W budżecie państwa nie było wówczas środków finansowych. Przy dokonaniu zamówienia nie zapadła decyzja odnośnie do pociągów międzywojewódzkich i marszałkowie – na wariackich papierach – najpierw nie złożyli zamówienia i tolerowali sytuację, że pociągi kursowały na rzecz zadłużenia spółki Przewozy Regionalne, a następnie zaczęto omijać prawo, stosując porozumienia międzywojewódzkie, wydłużając relacje i traktując międzywojewódzkie jako wojewódzkie. Taki polski myk. Wszystkie samorządy martwi brak wyznaczenia linii demarkacyjnej. Problem na granicach jest bardzo poważny. Po pierwsze, zgodnie z obowiązującym stanem prawnym za opłacanie pociągów międzywojewódzkich marszałek

może być pociągnięty do odpowiedzialności dyscyplinarnej za złe gospodarowanie finansami publicznymi. Po drugie, nie ma obowiązku, a pociągi muszą kursować. W związku z tym wycofanie się z procedowania prowadzącego do uregulowania tego problemu jest w mojej ocenie nieszczęśliwe.

Drugi najistotniejszy element, oprócz przymuszania przez Unię Europejską do wprowadzenia do prawodawstwa polskiego porównywalnych zapisów (dzisiaj mamy problem, czy stosować prawo unijne, czy polskie) – procedowanie poprawek do ustawy bardzo wyraźnie pokazuje, że zakładany rozwój spółki Przewozy Regionalne, jej usamorządowienie, pozostawia się samemu sobie. Proszę odpowiedzieć, jak spółka Przewozy Regionalne ma konkurować na rynku bez pomocy publicznej na wymianę taboru, przy komercyjnym kredycie, który w stu procentach w ramach rekompensaty będzie transmitowany do podmiotu zamawiającego przewozy i od 2020 r. będzie zamawiany w trybie konkurencyjnym? Spółka nie ma długotrwałych umów poza horyzont 2020 r. Polski rząd w porozumieniach, w których samorządy oddały część swoich udziałów na rzecz ALP, zapisał, że poprzez ALP udzieli 770 mln zł pomocy publicznej. Pieniądze przeszły przez spółkę jak burza na korzyść PLK i spółek skarbu państwa. W spółce został ślad księgowy. Ponadto spółka jest zmuszona wziąć drugi kredyt, tym razem komercyjny, gdyż takie są unijne przepisy. Dzisiaj w województwie wielkopolskim, mając bardzo dobre relacje z Przewozami Regionalnymi, mówimy dość. Przewozy Regionalne muszą wprowadzić zmodernizowany lub nowy tabor albo spółkę eliminujemy z rynku, gdyż obywatele, podróżni, wyborcy sobie tego życzą. To trwa bardzo długo. Spółka Przewozy Regionalne kupuje i przedstawia rachunek w całości do zapłacenia urzędowi wojewódzkiemu. Nie tak się umawialiśmy w 2015 r. i 2009 r. Proszę zajrzeć do dokumentów. Tam są zapisy, że niespełnienie jednego z warunków porozumień i umów likwiduje całą notyfikację.

To nie są bagatelne sprawy. Apeluję, aby zająć się spółką Przewozy Regionalne w odpowiedni sposób. Samorządy ze swoimi spółkami bardzo szybko idą do przodu. Dzisiaj w samorządach jest już ponad 500 nowoczesnych jednostek taborowych, które łącznie przejęły większość przewozów w kraju. To są dane z firmy TRAKO, prezentowane przez spółki samorządowe. Ponadto samorządy stają się aplikantem, zamawiającym przepustowość linii, podpisując umowę z PLK i wynajmując przewoźnika do wykonywania zadań. Rola organizatora, płatnika jest wzmocniona w stosunku do przewoźnika. Przewoźnik ustawowo schodzi w defensywę, organizator idzie do przodu. Reasumując, głównym elementem jest problem uregulowania przejazdów na styku województw. Jeżeli mamy to robić, trzeba wyraźnie zapisać w ustawie. Jeśli mamy modernizować tabor, bez pomocy państwa nie da się tego zrobić. Konkurencja, która wejdzie na polskie tory, będzie miała przewagę nad naszymi spółkami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (Kukiz15):

Dziękuję za ciekawe stanowisko. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Andrzej Bittel:

Należy powiedzieć kilka słów komentarza po usłyszanej wypowiedzi. Chociaż spółka Przewozy Regionalne nie jest podległa ministrowi infrastruktury i budownictwa, współpracujemy z nią w różnych aspektach. Mamy pełną wiedzę o sytuacji spółki. Chcę zwrócić uwagę, że pan dyrektor, reprezentując Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, jest również współwłaścicielem spółki, w mniejszym lub większym zakresie. Mamy instrumenty, które pozwalają rozwiązać kwestie styku na mocy porozumień. Na początku ich zabrakło, ale teraz są. Jak zostało powiedziane, będziemy podejmowali temat, aby uregulować ustawowo, chociaż zasada pomocniczości mówi, że przy dobrej współpracy dwóch marszałków problem mógłby być rozwiązany na podstawie umowy między nimi. Oczywiście Przewozy Regionalne mają swoje problemy związane z pomocą publiczną, których nie będę w tej chwili omawiał, gdyż to nie jest temat dzisiejszego posiedzenia. Niemniej jednak mam nadzieję, że skutecznie domkniemy proces i załatwimy ten problem. Proszę pamiętać, że czwarty pakiet kolejowy to nie tylko otwarty rynek od roku 2020, ale i procesy i procedury przejściowe. Państwo jako organizatorzy transportu zbiorowego mogą skorzystać z takich metod, żeby dać długoterminową umowę. Problem mamy w cykliczności corocznej umowy na pracę przewozową w woje-

wództwie pomorskim. Dziękujemy za przetarg, jesteśmy zadowoleni. Natomiast gdyby umowa była wieloletnia, SKM mogłaby na jej podstawie sama zmodernizować swój tabor, bez pomocy środków unijnych. Oczywiście musimy pomyśleć, co się stanie, jeśli rynek zostanie uwolniony, jakie koszty będzie trzeba ponosić, żeby móc konkurować z podmiotami zewnętrznymi. Czy nasza regionalna kolej w obecnej strukturze sobie poradzi. Wiemy, że są spółki samorządowe, które z powodzeniem prowadzą połączenia między regionami na zasadach komercyjnych. Więc takie możliwości również istnieją. Nie będę się sprzeczał, który z przewoźników obsługuje więcej pasażerów, chociaż wnikliwie oglądałem ulotkę Związku Samorządowych Pracodawców Kolejowych z TRAKO i wydawało mi się, że jest remis. Życzę wszystkim wzrostu, gdyż to jest nasz wspólny interes, żeby przybywało pasażerów kolejowych. To jest nasz wspólny interes. Temu służy wiele różnych działań prowadzonych również przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa. Ale to jest osobny temat, który jedynie sygnalizuję.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (Kukiz15):

Dziękuję za stanowisko. Proszę o kolejne głosy. Pan poseł, bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, zacznę od tezy, że nie ma obecnie w Polsce gorszego nieszczęścia, jeśli chodzi o komunikację publiczną, niż mieszkać w jednym województwie, a pracować w innym. Jeden z moich przedmówców przedstawił rys historyczny, mówiąc o Przewozach Regionalnych. Możemy uznawać i akceptować obecny stan rzeczy albo będziemy wyciągali wnioski i stymulowali procesy służące pasażerom. Jestem zdecydowanym zwolennikiem zmiany rzeczywistości na korzyść pasażerów. Istnieją w Polsce miejscowości, które historycznie ciążą ku sobie. Jeżeli coś kształtuje się przez kilkaset lat, zapewne nadal będzie trwało, jeżeli nie przeprowadzi się wielkich procesów. Dobrym przykładem są Chojnice w województwie pomorskim i Tuchola w województwie kujawsko-pomorskim. Dwie miejscowości, które przez kilkaset lat przyciągały się nawzajem z bardzo różnych względów. Nieszczęście polega obecnie na tym, że obydwa miasta leżą w innych województwach. Dlaczego o tym mówię? Nie chcę polemizować ani powtarzać kwestii, które były powiedziane na temat Przewozów Regionalnych, natomiast w obecnej chwili problemem na szczeblu wojewódzkim jest, że głównie marszałkowie są zainteresowani, aby zorganizować komunikację w swoim województwie. Nie stawiam zarzutu, ale z punktu widzenia pasażera sytuacja jest trudna, mówiąc delikatnie. Przeglądam raport Najwyższej Izby Kontroli. Chcę powiedzieć o podmiotach, których właścicielami są samorządy wojewódzkie albo prywatne firmy posiadające kapitał zagraniczny, jak Arriva w województwie kujawsko-pomorskim. Poza Przewozami Regionalnymi różnego rodzaju procesy spowodowały, że gros samorządów wojewódzkich posiada własnych przewoźników, którzy są coraz lepiej wyposażeni w tabor. Nie można obrażać się na rzeczywistość. Obecnie naszą rolą powinno być stymulowanie procesów, które będą powodowały, że pasażerowie, np. w województwie kujawsko-pomorskim, będą mogli skorzystać z Kolei Wielkopolskich, a być może przyjadą Koleje Mazowieckie lub Łódzka Kolej Aglomeracyjna. Podaję przykład tego województwa, gdyż mieszkam w Bydgoszczy, ale również dlatego, że jest ono jednym z centralnych w Polsce. Tymczasem mieszkańcy Tucholi i Chojnic żalą się, że komunikacja kolejowa między ich miejscowościami, znajdującymi się na granicy województw, jest niezwykle trudna. Z perspektywy parlamentarzysty mam prawo powiedzieć, że na to nakłada się specyfika niektórych województw. W województwie kujawsko-pomorskim marszałek jest właścicielem firmy autobusowej i podjął próbę zastępowania części połączeń kolejowych autobusowymi. Byłem jedną z osób, które sprzeciwiły się temu pomysłowi. Nie będę tutaj tłumaczyć, co to znaczy dostęp do mniejszej miejscowości w zimie przy 10-centymetrowej warstwie śniegu i jak sobie z tym problemem radzi pociąg, a jak autobus. Krótko mówiąc, część osób nie miałaby dostępu do żadnego transportu. Jednym z filarów transportu kolejowego między województwami są Przewozy Regionalne, ale z drugiej strony, jeżeli w części województw doszło do dużych inwestycji w zakresie taboru, powstania podmiotów radzących sobie na rynku, może warto zastanowić się nad mechanizmami, które nie będą powodowały dylematów, czy pociąg może wyjechać poza granicę województwa, ale

tworzącymi instrumenty ułatwiające opłacalność. W mojej ocenie głównym warunkiem jest, żeby pasażerowie byli zadowoleni.

Jeżeli popatrzymy, siatka połączeń kolei wygląda coraz lepiej, ale z całą pewnością w obszarze połączeń między województwami powinien pojawić się nowy impuls. Pamiętam założenia dotyczące zmiany i przekazanie Przewozów Regionalnych do marszałków województw. Część połączeń sprawdziła się, inne nie. Trzeba pamiętać, że w tamtym okresie był to specjalny wybieg. Trudno dzisiaj obrażać się na rzeczywistość, tym bardziej że mapa w raporcie NIK pokazuje, można powiedzieć, bogactwo regionu. To nie jest przypadek, że wschodnia część Polski nie dorobiła się podobnych spółek kolejowych. Dlatego warto, żeby pociągi wyjechały poza granice województw i wsparły Przewozy Regionalne. Proszę pana ministra, żeby pojawiły się tego typu instrumenty. Wyczułem żal w głosie pana ministra, że resort nie ma wpływu na Przewozy Regionalne. W mojej ocenie powinien mieć. Wtedy udałoby się ustalić standard połączeń pomiędzy województwami, którego obecnie brakuje. Być może warto znaleźć instrumenty, które pozwolą lepiej funkcjonować obecnym spółkom oraz usprawnić przewozy między województwami. Na te rozwiązania na pewno czeka gros mieszkańców, którzy mają nieszczęście mieszkać w jednym województwie, a pracować lub jeździć do szkoły w drugim. Tym apelem kończę moją wypowiedź. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (Kukiz15):

Dziękuję za kolejne merytoryczne stanowisko. Czy jeszcze ktoś z państwa chce zabrać głos? Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego Agnieszka Zakęś:

Panie przewodniczący, panie ministrze, państwo posłowie, Agnieszka Zakęś z Dolnego Śląska. Kiedy mówimy o problemach współpracy między województwami, nie oznacza, że nie potrafimy ze sobą współdziałać. Umiemy. To, co się dzisiaj dzieje, jest wynikiem współpracy między województwami. Jak zwykle problem tkwi w aspekcie finansowym. Proszę pamiętać, że dotowanie, organizowanie przewozów kolejowych jest bieżącym wydatkiem. Mamy limity związane z bieżącymi dochodami. W przypadku województwa dolnośląskiego wydatek związany z dotowaniem przewozów kolejowych stanowi 25–30% bieżących dochodów. W związku z tym osiągnęliśmy pułap, którego nie jesteśmy w stanie przekroczyć, gdyż zachwialibyśmy inne gałęzie działalności regionu. Bez dodatkowego wsparcia finansowego na realizowanie połączeń międzywojewódzkich województwa sobie nie poradzą. To, co dzisiaj osiągamy, jest wynikiem fenomenalnego przyrostu liczby podróżnych. Pamiętają państwo, że za podróżnym idą pieniądze. Dzięki temu od czterech lat na tym samym poziomie finansowym, jeśli chodzi o wysokość wsparcia dla przewoźników, zwiększyliśmy od 20% do 30% pracę eksploatacyjną. Zamówiliśmy więcej pociągów, dynamika przewozu pasażerów jest zdecydowanie większa, ponad 50%. To dało efekt, że mimo wzrostu cen składowych przyrost wpływów umożliwił nam zamawianie dodatkowych pociągów. To także umożliwiło nam współpracę na zasadzie podpisanych umów, porozumień z ościennymi województwami. Dolny Śląsk od ośmiu lat współpracuje z województwem lubuskim, które powierza nam realizację części zadań przewozowych. W ich imieniu staliśmy się organizatorem przewozów na jednej linii. Zaczęła ona poprawnie funkcjonować od momentu rozpoczęcia operacji. Jesteśmy w gronie pięciu lub sześciu województw, które wsparły Przewozy Regionalne w procesie pozyskania pieniędzy na dwa projekty POIiŚ, w ramach których zostały wykonane rewitalizacje taboru – wagony oraz lokomotywy. Wspólnie z województwami wielkopolskim, łódzkim, zachodniopomorskim i lubuskim wsparliśmy projekt modernizacji elektrycznych zespołów trakcyjnych.

Jesteśmy gotowi i otwarci na współpracę, natomiast osiągnęliśmy zenit naszych możliwości finansowych i tutaj jest problem. Każde województwo, mając swój plan transportowy, zadania i obowiązki w stosunku do swoich mieszkańców, musi wybrać, czy zwiększa i poprawia ofertę wewnątrz województwa, czy gromadzi nadwyżki finansowe, które jest w stanie wygenerować poprzez podróżnych, którzy przynoszą pieniądze,

do wewnątrz. Wpływy częściej pochodzą z przewozów aglomeracyjnych niż na dalsze odległości. To jest duży problem.

Ściana zachodnia Polski ma kolejny problem związany z faktem, że jesteśmy podwójnie uprzywilejowani, ponieważ dochodzą nam przewozy transgraniczne, o których również zapomniano. Segment ten nigdy nie dostał właściwego wsparcia finansowego, kosztowo jest dwa razy droższy niż każdy kilometr przejechany wewnątrz regionu. To są istotne problemy. Kieruję prośbę od samorządowców do państwa – pana przewodniczącego, pana ministra i posłów, żeby pochylić się nad tym problemem. Naprawdę, chcemy robić jak najlepszą ofertę dla naszych podróżnych. Cieszymy się, że mimo tak trudnej sytuacji pięć ostatnich lat pokazuje, że wszyscy działamy razem i chcemy wyjść naprzeciw oczekiwaniom podróżnych. Nie jesteśmy w stanie rozwiązać wszystkich problemów, gdyż nie mamy wystarczającej ilości pieniędzy. Dziękuję.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, chcę poruszyć jeszcze jeden problem, który pojawił się podczas debaty i na spotkaniach Komisji. Poruszono temat wypowiedzi jednego z wysokich urzędników Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, mówiącego: „jeśli będą pasażerowie, pojawią się połączenia”. Odwróciliśmy problem, widzimy fenomen powrotu pasażerów na kolej. Bardzo mocno chcę zaakcentować, że pasażerowie pojawią się, jeśli będą pary połączeń. Sposób myślenia tego urzędnika jest podobny jak przed laty. Dlatego miały miejsce likwidacje połączeń w ramach oszczędności finansowych, również wewnątrz województw. To jeszcze dzisiaj funkcjonuje. Widząc fenomen powrotu pasażerów na kolej, trzeba wyjść naprzeciw mieszkańcom małych miejscowości, o czym wspomniał kolega, a zastąpienie pociągu transportem autobusowym jest wadliwe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (Kukiz15):

Dziękuję. Oddam jeszcze głos panu przewodniczącemu.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Na sali znajdują się dwie, może trzy osoby pamiętające proces usamorządowienia. To był bardzo ważny moment w historii. Więcej osób pamięta? Proszę popatrzeć, ile ludzi uczestniczyło w procesie usamorządowienia Przewozów Regionalnych. Cieszyliśmy się, że powstaje spółka kolejowa, jeden z instrumentów do tworzenia rozwoju województwa. W ten sposób postrzegaliśmy ten proces. Nie wiedzieliśmy, że otrzymujemy tzw. owłosioną żabę, którą musieliśmy połknąć. Nie wiedzieliśmy, że przejmujemy tak ważny instrument rozwoju regionalnego z długiem. To zaciążyło na działalności spółki Przewozy Regionalne. Większość marszałków ucieszyła się, że otrzymuje instrument i posiada udziały w Przewozach Regionalnych, a później okazało się, że nie ma pieniędzy na finansowanie spółki. Ukryty duch został zniwelowany przez różnego rodzaju działania i wejście regionalnych programów operacyjnych, dzięki którym zostały zakupione, np. autobusy szynowe. To właśnie spółka Przewozy Regionalne tchnęła życie w firmę Pesa i innych polskich producentów wagonów. Dzisiaj mogę powiedzieć, że jeśli istnieją przeszkody w funkcjonowaniu, trzeba je nazywać. Istnieją przeszkody prawne. Wiadomo, kto jest właścicielem spółki – marszałkowie województw. Trzeba powiedzieć, że Przewozy Regionalne funkcjonują w oparciu o istniejące prawo. Cały czas przez ostatnie 10 lat w regionalnych programach operacyjnych w każdym z województw znajdowały się środki finansowe na zakup autobusów szynowych, remonty linii drugorzędnych lub lokalnych, które stały się dziedzictwem marszałków. Do czego zmierzam? Jeżeli dzisiaj dyskutujemy o komplikacjach w funkcjonowaniu Przewozów Regionalnych, trzeba również powiedzieć o dobrych praktykach i przykładach. Dwa tygodnie temu Małopolskie Przewozy Regionalne wjechały na Podkarpacie. Mamy połączenie między Jasłem a Krakowem, które umarło 10 lat temu, a teraz zostało odtworzone. W ostatnią sobotę 150 osób kupiło bilety z Jasła do Krakowa. Aby było jeszcze ciekawiej, powiem, że Podkarpackie Przewozy Regionalne były przeciwne, aby małopolskie pociągi wjechały na Podkarpacie. Zatem proszę się dogadywać między sobą, gdyż są możliwości na funkcjonowanie spółki. Jest wiele dobrych produktów, które mogą sprawić, że spółka będzie osiągała lepsze wyniki niż obecnie.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (Kukiz15):

Dziękuję, panie przewodniczący. Bardzo proszę o zabranie głosu. Proszę się przedstawić.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Leszek Miętek, prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Współuczestniczyłem w sejmowej Komisji Infrastruktury w bardzo złym czasie, kiedy ćwiartowano Przewozy Regionalne w Polsce podrzucając marszałkom gorący kartofel. Myślę, iż warto przypomnieć, że jeśli rozmawia się o przewozach kolejowych, trzeba pamiętać, że zawsze wygrywają z innymi środkami transportu, przede wszystkim przez efekty korzyści skali. Ćwiartowanie Przewozów Regionalnych na małe kawałeczki niesie ze sobą wzrost kosztów stałych funkcjonowania kolei przy nałożeniu małej efektywności usługi dla podróżnych, o której tutaj jest mowa, m.in. na stykach województw. Kiedyś można było przedostać się przez trzy województwa między dużymi centrami miast jednym pociągiem, dzisiaj matka z wózkiem musi się przesiadać dwa razy. Takie są skutki pogorszenia efektywności wykorzystania taboru i ludzi. Narzekamy, że brakuje ludzi do obsługi, maszynistów itd. A wykorzystanie znacznie spadło przez rozdrobnienie. Gdyby rozdrabnianie funkcji transportowych było tak korzystne, prawdopodobnie w Mieście Stołecznym Warszawa każda dzielnica tworzyłaby własną linię tramwajową – jeździłyby tylko po dzielnicach, a na granicy trzeba by się przesiadać. Taki jest efekt. Przypominam oczywiste sprawy dotyczące ćwiartowania, gdyż jestem zaskoczony, że przechodzi się nad problemem do porządku dziennego. To staje się dogmatem, gdyż miałem również okazję współuczestniczyć w spotkaniach w Katowicach, kiedy Prawo i Sprawiedliwość rozmawiało na temat swoich strategii dotyczących przyszłości kolei. Kiedy PiS miało przejąć władzę w obszarze kolejowym, za jeden z głównych celów stawiono koncentrację, czyli dążenie do uzyskania korzyści skali w obszarze Przewozów Regionalnych. Obecnie jest całkowita cisza na ten temat i nie wiem, czy trwają jakiekolwiek prace. Koncentracja to przecież nie burzenie czegoś, co powstało, ale stworzenie podmiotu gospodarczego, czyli relacji gospodarczych, które stawią opór otwierającemu się rynkowi w ramach czwartego pakietu kolejowego. Pan minister mówił o długoterminowych umowach, ale ich nie widać. Nie ma narzędzi, które zmuszą marszałków do podejmowania takich a nie innych decyzji. Pan poseł przypomniał województwo kujawsko-pomorskie, zapraszając do współpracy przewozy łódzkie, wielkopolskie i inne. Przeżywałem w kujawsko-pomorskim zaproszenie Arrivy. Mieliśmy skok cywilizacyjny, kiedy na torach wojewódzkich pojawiła się Arriva ze starym, 40-letnim taborem spalinowym, który jeździł pod siecią trakcyjną. I to było okrzyknięte jako skok cywilizacyjny. Nie wiem, czy w ten sposób przyciąga się pasażerów na kolej. Należy podjąć prace i rozmowy na temat koncentracji rynku, który stawi opór czwartemu pakietowi kolejowemu. Przykład Arrivy pokazuje, że na kolei można robić biznes. Nie wszędzie, ale przede wszystkim na liniach, gdzie znajdują się duże potoki podróżnych. Może pojawić się sytuacja, że po otwarciu rynku przewozów pasażerskich pojawią się w naszym kraju inne koleje, które będą miały koszty stałe u siebie, a na dumpingowych cenach przejmą rynek w Polsce. Oczywiście nie przejmą całego rynku, ale jedynie na głównych ciągach komunikacyjnych, tam gdzie są przychody. Pytanie jest następujące: jeżeli przejmą rynek, co stanie się z liniami podrzędnymi? Przecież Przewozy Regionalne mają misję publiczną, to jest okno na świat dla wielu środowisk w miejscu, gdzie jest gorsza infrastruktura drogowa, potoki podróżnych są znacznie mniejsze. Tam niestety trzeba dokładać pieniędzy. Jeżeli rynek zostanie przejęty przez naszych zachodnich sąsiadów, z czego będziemy finansowali kolej? Dlaczego nie myślimy do przodu, jak dokonać reformy? Chcę sprostować moją wypowiedź, gdyż marszałkowie czasami patrzą na mnie krzywo. Nikt nie mówi o burzeniu czegokolwiek, co już istnieje, ale należy stworzyć takie zależności gospodarcze, żeby uzyskać korzyść skali. Dzisiaj mówi się o konkurencji niedobrych Przewozów Regionalnych posiadających stary tabor, ze świetnymi spółkami wojewódzkimi. Pytanie jest następujące: a z czego pochodzi ten tabor? Ze środków unijnych, które były wykorzystywane przez spółki wojewódzkie. A marszałkowie jako współwłaściciele mogli kupić tabor i przekazać do Przewozów Regionalnych. Dzisiaj mówimy o konkurencji, że Przewozy Regionalne jeżdżą starym polonezem, który musi odwiedzić warsztat co 24 godz.,

mając bardzo wysokie koszty eksploatacyjne utrzymania lub przeglądów. One konkurują dzisiaj z przewozami wojewódzkimi, które posiadają nowy tabor z pięcioletnimi gwarancjami i serwisami producenckimi. Te sprawy trzeba połączyć i wykorzystać z pożytkiem dla podróżnych. Remontujemy infrastrukturę kolejową dużymi nakładami.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (Kukiz15):

Bardzo proszę dążyć do puenty.

Prezydent ZZMK w Polsce Leszek Miętek:

To, co mówię, to sama puenta, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (Kukiz15):

Bardzo szanuję pana stanowisko, ale skupmy się na temacie posiedzenia Komisji.

Prezydent ZZMK w Polsce Leszek Miętek:

Mówię w temacie posiedzenia Komisji, tj. połączeń wojewódzkich, kontroli NIK. Nie wiem, czy była kontrola NIK dotycząca efektywności wykorzystania środków publicznych na ćwiartowanie i dzielenie kolei. Mówiąc o zasadniczej sprawie, należy przyjrzeć się kształtowi Przewozów Regionalnych w Polsce również w aspekcie połączeń międzywojewódzkich, tak abyśmy mieli silną polską kolej, która będzie w stanie stawić czoła wyzwaniom czwartego pakietu kolejowego.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (Kukiz15):

Dziękuję. Zapewne poświęcimy temu tematowi jedną z kolejnych Komisji. Panie ministrze, czy chce pan zabrać głos?

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Trzeba powiedzieć, że stoi przed nami zadanie dogłębnego rozważenia struktury właścicielskiej i pomyślenia, w jaki sposób zorganizować polską kolej w obliczu wyzwań, które nas czekają. Dyskusje toczą się w ramach zespołu trójstronnego. Doszliśmy do wniosku, że do zakończenia procesu restrukturyzacji Przewozów Regionalnych nie jest możliwe wychodzenie z inicjatywami dotyczącymi przemodelowania tego aspektu w szerokim tego słowa znaczeniu, co nie oznacza, iż dyskusja będzie się toczyła na obszarach bardziej gabinetowych. Wydaje się, że istnieje zrozumienie sytuacji wśród przedstawicieli kolei samorządowych, nie bez powodu został powołany związek kolejowy. Pełni on swoją funkcję i będzie dobrym partnerem do rozmów w temacie, jak zorganizować polską kolej regionalną. Dziękuję.

Kierownik w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Zachodniopomorskiego Daniel Paszun:

Dzień dobry, Daniel Paszun, województwo zachodniopomorskie. Często w wypowiedziach padały negatywne przykłady, a województwo zachodniopomorskie pojawiało się w tle. Przypominam, że jest to województwo posiadające 57 własnych pojazdów, w całości eksploatowane przez Przewozy Regionalne, z którymi mamy umowę do 2020 r. W przyszłym roku zakończymy proces wymiany taboru, będzie 75 nowych i zmodernizowanych pojazdów, które w całości zaspokoją nasze potrzeby. Aby dokonać zakupów, szczególnie w ramach POIiŚ, koniecznością było skonstruowanie umów w taki sposób, żeby realizować przewozy o relacjach międzywojewódzkich. Przyznam, że dużym problemem było znalezienie właściwej drogi prawnej, gdyż ustawa stawia sztywny gorset i nie było łatwo znaleźć sposób, aby zrobić to efektywnie. Dla przykładu powiem, że tam, gdzie powierzyliśmy przewozy, zgodnie z ustawą, na linii 202 – połączenia ze Szczecina do Słupska, ponad półtora roku zajęła nam realizacja procedury, w której chodzi o ponad 60 tys. km pracy eksploatacyjnej po stronie pomorskiej i niespełna 1,5 mln zł dotacji dla Przewozów Regionalnych z tego tytułu. O wiele łatwiej było działać na styku województwa lubuskiego i wielkopolskiego, gdzie dopracowaliśmy się trochę innych rozwiązań. To jest kwestia ustawy o finansach publicznych. Wydaje mi się, że to nie jest miejsce, aby to roztrząsać, ale ten aspekt jest naprawdę bardzo ważny, żeby województwa mogły działać bezpiecznie, sprawnie, zgodnie z prawem, efektywnie i szybko.

Druga kwestia – infrastruktura. Aby realizować przewozy w atrakcyjny sposób, musi być odpowiednia jakość. Niestety, mamy z tym problemy. Wkładamy również sporo

pieniędzy w poprawę infrastruktury, ale w wielu miejscach prace powinny iść znacznie szybciej. Kolejna ważna sprawa dotyczy bezpieczeństwa. Temat pojawia się również w raporcie NIK. Dużą wagę przywiązujemy do eksploatacji naszego taboru. Myślę, że prezes Przewozów Regionalnych potwierdzi, że na bieżąco wciskamy tam nasz nos. Na pewno nie ma ani jednego przypadku, żeby pojazd wyjechał bez ważnych dokumentów, bez wykonanych napraw, przeglądów zgodnie z DSU. Natomiast pojawia się inny problem – brak konkurencji na rynku wykonywania napraw pojazdów szynowych. Jeśli państwo spojrzą na zmieniające się na przestrzeni ostatnich lat ceny, może to zagrozić skali przewozów, jakie będziemy mogli wykonywać. Jeśli za naprawę musimy zapłacić 4 lub 5 mln zł zamiast 1,5 mln zł, będzie trzeba przerzucić się na dopłaty. Województwa mają ograniczony budżet i niestety będziemy musieli zmniejszać liczbę przewozów. Natomiast ceny często są nierealne i z perspektywy Warszawy należy przyjrzeć się sprawie. Jeśli ceny przeglądów, jakie były oferowane w przetargach, w których dokonano zakupu wraz z utrzymaniem, porównamy z cenami oferowanymi w przetargach na wykonywanie napraw B4, to są straszne rozbieżności. To może mieć wpływ na sprawny przewóz pasażerów.

Kolejna ważna sprawa to styk przewozów. Szczecin–Kostrzyn–Zielona Góra – połączenia odbywają się bez problemu. Kierunek Poznań – bez problemu. Jeździmy do Piły. Szczecinek–Słupsk – infrastruktura kolejowa jest problematyczna, ale jeździmy. Natomiast, musimy pamiętać, że mamy być gospodarzami, wykonawcami służby publicznej. Nie jest naszą rolą jako organizatorów jedynie posiadanie kolejki dla dużych mężczyzn, którzy lubią popatrzeć na pociąg w skali 1:1, ale zaspokojenie potrzeb naszych mieszkańców. To oznacza, że czasami wiele środowisk oczekuje, iż będziemy realizowali przewozy w wymiarze podobnie jak 100 lat temu. Natomiast 100 lat temu było ważne, że jednym wagonem przewiozło się dwie fury towaru. Dzisiaj do tego wystarczy furgonetka. To jest kwestia zastosowania odpowiednich narzędzi do właściwych potrzeb. Jeżeli potok ludzi jest mały i w pociągu znajduje się 20 osób, nie ma uzasadnienia, żeby uruchamiać przewóz. Cena za 1 km wyniesie tyle ile za 25–30 km. Dostęp do infrastruktury – 1 km w naszych przewozach jest na poziomie 6,5 zł, a więc kosztuje dwa razy więcej niż uruchomienie busa. Czy nie jest rozsądniejsze zorganizowanie pięciu bezpłatnych busów dla mieszkańców niż uruchomienie dla idei jednego pociągu, tylko dlatego, że jeździł on przez 100 lat? Musimy uruchamiać połączenia tam, gdzie jest pasażer, duże potoki. W tym celu powstała Szczecińska Kolej Metropolitarna. Natomiast w naszym województwie nie było przypadku, żeby odwoływać połączenie, aby zaoszczędzić. Nasz budżet na ten cel nigdy się nie zmniejsza. Natomiast jeżeli likwidujemy połączenie, ponieważ nie ma pasażerów, wykorzystujemy środki, żeby uruchamiać pociągi w miejscu, gdzie znajdują się podróżni. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (Kukiz15):

Dziękuję, Danielu. Znamy się od wielu lat. Czy ktoś chce jeszcze zabrać głos? Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, *ad vocem* do mojego przedmówcy. Trzy pary połączeń pociągów na dobę pomiędzy Szczecinkiem a Chojnicami to tak, jakby ich nie było, zwłaszcza dla pasażerów, którzy chcą przemieszczać się do szkoły, pracy lub lekarza. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (Kukiz15):

Czy już wyczerpaliśmy temat pierwszego punktu posiedzenia naszej Komisji? Dziękuję zaproszonym gościom. Przechodzimy do następnego punktu. Obydwa punkty miały być rozpatrywane razem? W takim razie dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji.